A BIZOTTSÁG (EU) 2020/572 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2020. április 24.)

a vasúti balesetekről és váratlan eseményekről szóló vizsgálati jelentések esetében követendő jelentéstételi struktúráról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a vasútbiztonságról szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelvre ([1]) és különösen annak 24. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

(1) Az (EU) 2016/798 irányelv keretszabályokat ír elő annak biztosítására, hogy az említett irányelv 22. cikkének megfelelően a vasúti balesetek és váratlan események kivizsgálásáért felelős nemzeti vizsgáló testületek az általuk végzett vizsgálati munka eredményeit az Unió egész területén széles körben terjesszék.

(2) A vizsgálatokról szóló jelentések, a bennük szereplő megállapítások és az ezek alapján megfogalmazott ajánlások kulcsfontosságú információkkal szolgálnak arról, hogy a jövőben milyen módon lehet javítani a vasútbiztonságon az egységes európai vasúti térségen belül. Az (EU) 2016/798 irányelv 26. cikkével összhangban a címzetteknek követniük kell a biztonsági ajánlásokat, és az intézkedésekről visszajelzést kell adni a vizsgáló testületnek.

(3) A közös jelentéstételi struktúra feladata, hogy elősegítse a jelentések másokkal való megosztását. E célból az (EU) 2016/796 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([2]) 37. cikke (3) bekezdése e) pontjának megfelelően létrejött az Európai Unió Vasúti Ügynökségének felelősségi körében kezelt nyilvános adatbázis, amely az Ügynökségen keresztül hozzáférhető.

(4) A hasznos információkhoz való hozzáférés megkönnyítése érdekében, és azt elősegítendő, hogy más európai érdekeltek is felhasználhassák azokat, a jelentés egyes részeit két uniós nyelven kell benyújtani.

(5) A struktúrának biztosítania kell, hogy a nemzeti vizsgáló testületek a munkájukat külső befolyástól mentesen lássák el, és hogy a vizsgálatokra az (EU) 2016/798 irányelv 21. cikkének (4) bekezdésével összhangban független módon kerüljön sor.

(6) A balesetekről és váratlan eseményekről készített vizsgálati jelentések segítségével le kell vonni a tanulságot a korábbi tapasztalatokból. A jelentések feladata megkönnyíteni a biztonsági veszélyek felismerését, hogy a jövőben el lehessen kerülni a hasonló biztonsági kockázatokat. Lehetővé kell tenniük a vasúti ágazat szereplői számára, hogy felülvizsgálják az üzemeltetéssel kapcsolatos kockázatok értékelését, szükség esetén pedig naprakésszé tegyék biztonságirányítási rendszereiket, és ezen belül adott esetben korrekciós intézkedéseket fogadjanak el az (EU) 2018/762 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet ([3]) I. mellékletének 7.1.3. pontja és II. mellékletének 7.1.3. pontja szerint. A vizsgálati jelentésekben szereplő információkat ezért könnyen kezelhető formába kell foglalni.

(7) Az Európai Unió Vasúti Ügynökségének (a továbbiakban: az ügynökség), amely a jelentések összegyűjtését végzi, megfelelő informatikai eszközt kell működtetnie, hogy a felhasználó egyedi igényeihez igazítva (pl. kulcsszavak használatával) egyszerűen le lehessen kérni az információkat.

(8) Az ebben a rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2016/798 irányelv 28. cikkének (1) bekezdésében említett bizottság véleményével,

([1]) HL L 138., 2016.5.26., 102. o.

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/796 rendelete (2016. május 11.) az Európai Unió Vasúti Ügynökségéről és a 881/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 138., 2016.5.26., 1. o.).

([3]) A Bizottság (EU) 2018/762 felhatalmazáson alapuló rendelete (2018. március 8.) az (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján a biztonságirányítási rendszerek követelményeire vonatkozó közös biztonsági módszerek meghatározásáról, valamint az 1158/2010/EU és az 1169/2010/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 129., 2018.5.25., 26. o.).

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A rendelet tárgya és hatálya

E rendelet közös jelentéstételi struktúrát határoz meg az (EU) 2016/798 irányelv 20. cikkének (1) és (2) bekezdésében említett balesetek és váratlan események vizsgálatára vonatkozóan.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „ok-okozati tényező”: minden olyan cselekmény, mulasztás, esemény vagy feltétel, illetve ezek kombinációja, amelynek javítása, elhárítása vagy elkerülése esetén minden valószínűség szerint meg lehetett volna előzni a baleset vagy a váratlan esemény bekövetkezését;
2. „hozzájáruló tényező”: minden olyan cselekmény, mulasztás, esemény vagy feltétel, amely azáltal befolyásolja az eseményt, hogy növeli bekövetkezésének valószínűségét, felgyorsítja a hatásokat, vagy fokozza a következmények súlyosságát, de amelynek kiiktatása nem akadályozta volna meg az esemény bekövetkezését;
3. „rendszerszintű tényező”: minden olyan szervezeti, vezetési, társadalmi vagy szabályozási jellegű ok-okozati vagy hozzájáruló tényező, amely a jövőben valószínűleg hatással lehet hasonló és kapcsolódó eseményekre, különösen ideértve a szabályozási keretfeltételeket, a biztonságirányítási rendszer kialakítását és alkalmazását, a személyzet készségeit, az eljárásokat és a karbantartást.

3. cikk

A jelentéstételi struktúra

Az (EU) 2016/798 irányelv 20. cikkében, valamint 24. cikkének (1) és (2) bekezdésében szereplő rendelkezések sérelme nélkül a vizsgálati jelentéseknek az I. mellékletben meghatározott struktúrát kell követniük.

Az I. melléklet 1., 5. és 6. pontját egy második hivatalos uniós nyelven is meg kell fogalmazni. E fordításnak legkésőbb a jelentés kézhezvételétől számított 3 hónapon belül rendelkezésre kell állnia.

A jelentéseket olyan digitális formátumban kell az Ügynökség rendelkezésére bocsátani, amely lehetővé teszi a hozzáférést, valamint a jelentés digitális indexálását és elemzését.

4. cikk

Átmenet

Azon balesetek és váratlan események tekintetében, amelyek esetében e rendelet hatálybalépésekor az (EU) 2016/798 irányelv 22. cikkének (3) bekezdésével összhangban már döntés született a vizsgálat megindításáról, a vizsgáló testület eldöntheti, hogy az I. mellékletben vagy a 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([4]) V. mellékletében meghatározott jelentéstételi struktúrát követi-e.

5. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

([4]) Az Európai Parlament és a Tanács 2004/49/EK irányelve (2004. április 29.) a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról (vasútbiztonsági irányelv) (HL L 164., 2004.4.30., 44. o.).

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2020. április 24-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

MELLÉKLET

A követendő jelentéstételi struktúra

Az (EU) 2016/798 irányelv 24. cikkének (1) bekezdésével összhangban a balesetekről és váratlan eseményekről szóló jelentéseknek – a baleset vagy váratlan esemény típusához és súlyosságához igazított formában – a lehető legszorosabban követniük kell az itt létrehozott jelentéstételi struktúrát. Főszabály szerint az 1–6. címekhez tartozó valamennyi részt ki kell tölteni, ideértve adott esetben a betűvel jelzett alcímeket is. Amennyiben az esemény körülményei miatt nem áll rendelkezésre releváns információ, vagy nem kell tájékoztatást adni, a szóban forgó címekre vagy alcímekre vonatkozóan a „nem alkalmazandó" bejegyzést kell szerepeltetni, megjelölve, hogy azok e vizsgálattal összefüggésben nem tekintendők relevánsnak. A nyilatkozatot a megfelelő cím vagy alcím elején vagy végén összesített formában is meg lehet tenni.

1. **Összefoglaló**

Az összefoglaló a jelentés szerves részét képezi és azt úgy kell megfogalmazni, hogy további összefüggések nélkül is értelmezhető legyen.

Vázlatosan ismertetnie kell az esemény alapvető tényeit: a baleset vagy a váratlan esemény rövid leírását; azt, hogy mikor, hol és hogyan történt; valamint az okokra és a következményekre vonatkozó következtetéseket. Az összefoglalóban meg kell említeni a vizsgálat során feltárt valamennyi tényezőt (ok-okozati, hozzájáruló és/vagy rendszerszintű tényezők). Az összefoglalóban adott esetben fel kell sorolni a biztonsági ajánlásokat és azok címzettjeit.

2. **A vizsgálat és összefüggései**

A jelentés e részében ismertetni kell a vizsgálat céljait és összefüggéseit. Fel kell benne tüntetni minden olyan tényezőt, például a késedelmeket, amelyeknek kedvezőtlen hatásai lehetnek, vagy más módon befolyásolhatják a vizsgálatot, illetve annak következtetéseit.

1.	A vizsgálat megindítására vonatkozó határozat:	
2.	A vizsgálat megindítása mellett szóló érvek, hivatkozva pl. a 20. cikk (1) bekezdésére (súlyos baleset) vagy a 20. cikk (2) bekezdésének a)–d) pontjára:	
3.	A vizsgálat hatálya és korlátai, ideértve ezek indokolását, továbbá minden olyan késedelem magyarázatát, amely kockázatot jelenthet a vizsgálat lefolytatására vagy következtetéseire nézve, illetve egyéb módon befolyásolhatja azt:	*A hatályra és a korlátokra vonatkozó információkat a 4. pontban részletesen ki lehet fejteni.*
4.	A vizsgálócsoporton belüli műszaki képességek és funkciók részletes leírása. Itt kell feltüntetni az egyéb vizsgálati szervekhez tartozó személyeket vagy az érintett külső feleket, valamint a szóban forgó személyeknek az eseményben részt vevő felektől való függetlenségét alátámasztó bizonyítékokat:	*Amennyiben az érintett személy vagy szervezet számára anonimitást biztosítottak, kérjük, ezt indokolják.*
5.	Az eseményben részt vevő személyekkel vagy szervezetekkel a vizsgálat során és a rendelkezésre bocsátott információkkal kapcsolatban folytatott kommunikációs és konzultációs folyamat leírása:	*Amennyiben az érintett személy vagy szervezet számára anonimitást biztosítottak, kérjük, ezt indokolják.*
6.	Az érintett szervezetek által felkínált együttműködés mértékének ismertetése:	*Amennyiben az érintett személy vagy szervezet számára anonimitást biztosítottak, kérjük, ezt indokolják.*
7.	A jelentésben említett tények és észrevételek megállapításához alkalmazott vizsgálati módszerek és technikák, valamint elemzési módszerek leírása. A tényeknek legalább a következőket kell rögzíteniük: – az esemény bekövetkezéséhez vezető történések és körülmények; – a fentiekre utaló figyelmeztető jelek; – utasítások, kötelező eljárások, visszacsatolási mechanizmusok és/vagy ellenőrzési mechanizmusok, amelyek az esemény bekövetkezéséhez vezettek, vagy más módon szerepet játszottak benne.	*pl. meghallgatások, hozzáférés az operációs rendszer dokumentációjához és felvételeihez.*

8.	A vizsgálat során tapasztalt nehézségek és konkrét kihívások leírása.	
9.	Adott esetben az igazságügyi hatóságokkal való bármilyen kapcsolattartás.	
10.	Adott esetben a vizsgálattal összefüggésben releváns bármely egyéb információ.	

3. **Az esemény leírása**

A jelentés ezen részének részletes leírást kell adnia az esemény mechanizmusáról az elvégzett vizsgálat során gyűjtött információk alapján.

a) *Az esemény és a háttér-információk:*

1.	Az esemény típusának leírása:	
2.	Az esemény dátuma, pontos időpontja és helye:	
3.	Az esemény helyszínének leírása, ideértve az esemény időpontjában fennálló időjárási és földrajzi körülményeket, valamint azt, hogy végeztek-e munkálatokat a helyszínen vagy annak közelében:	
4.	Halálos áldozatok, sérülések és anyagi károk: – utasok, munkavállalók vagy alvállalkozók, a vasúti átjárók használói, tiltott helyen járó személyek, a peronon tartózkodó egyéb személyek, nem peronon tartózkodó egyéb személyek, – áruszállítmányok, személypoggyász és más vagyontárgyak, – jármű, infrastruktúra és környezet.	*Amennyiben az érintett személy vagy szervezet számára anonimitást biztosítottak, kérjük, ezt indokolják.*
5.	Egyéb következmények leírása, ideértve az esemény hatását az érintett szereplők rendes munkavégzésére:	
6.	Az érintett személyek, funkcióik és az érintett szervezetek megjelölése, ideértve az alvállalkozókkal és/vagy más érintett felekkel való lehetséges kapcsolódási pontokat is:	*Amennyiben az érintett személy vagy szervezet számára anonimitást biztosítottak, kérjük, ezt indokolják.*
7.	A vonat(ok) leírása és azonosítói, valamint összeállítása, beleértve az érintett járműveket és nyilvántartási számukat:	
8.	Az infrastruktúra és a jelzőrendszer vonatkozó részeinek leírása – vágánytípus, váltók, biztonsági reteszek, jelzők, vonatbiztosítási rendszerek:	
9.	Adott esetben az esemény leírása szempontjából releváns minden egyéb információ és háttér-információ:	

b) *A történések tényszerű leírása:*

1.	Az esemény bekövetkezéséhez vezető történések megközelítő kronológiája, beleértve a következőket: – az érintett személyek által hozott intézkedések, – a jármű és a műszaki berendezések működése, – az operatív rendszer működése:	*pl. a vonat indulási pontja, az érintett munkatárs műszakjának kezdete* *pl. a személyzet forgalomirányítással és jelzésekkel kapcsolatos intézkedései, az eseménnyel kapcsolatos szóbeli üzenetek és írásbeli utasítások cseréje*

		pl. ellenőrző-irányító és jelzőrendszer, infrastruktúra, kommunikációs berendezések, járművek, karbantartás stb.
2.	A történések láncolata az esemény bekövetkezésétől kezdve a mentőszolgálatok munkájának végéig, ideértve a következőket: – az esemény helyszínének védelmére és őrzésére vonatkozó intézkedések, – a mentő- és vészhelyzeti szolgálat erőfeszítései.	*pl. a vasúti vészhelyzeti eljárás elindítása, a mentőszolgálat, a rendőrség és az orvosi szolgálatok vészhelyzeti eljárásának elindítása és a történések láncolata*

4. **Az esemény elemzése, szükség esetén az egyes hozzájáruló tényezők tekintetében**

A jelentés ezen részében kell részletesen bemutatni az eseményt előidéző tényeket és megállapításokat (azaz az üzemeltetők, a járművek és/vagy a műszaki berendezések teljesítményét). Az elemzés nyomán azonosítani kell azokat a biztonsági szempontból kritikus tényezőket, köztük a figyelmeztető jelnek tekintett tényeket is, amelyek az eseményt okozták, vagy más módon járultak hozzá annak bekövetkezéséhez. Ok-okozati, rendszerszintű és hozzájáruló tényezők egyaránt előidézhetnek balesetet vagy váratlan eseményt, és ezek egyformán fontosak, és figyelembe kell venni őket a vizsgálat során.

Az elemzés kiterjedhet a vasúti rendszer egészére érvényes azon körülményekre, visszacsatolási mechanizmusokra és/vagy ellenőrzési mechanizmusokra, amelyekről megállapítást nyert, hogy aktívan befolyásolják a hasonló események bekövetkezését. Ez magában foglalhatja az érintett felek biztonságirányítási rendszereinek működését, valamint a tanúsításra és a felügyeletre kiterjedő szabályozási tevékenységeket.

A jelentéstételi struktúra által biztosított rugalmassággal összhangban (lásd fent) a következő információkat kell megadni minden egyes feltárt, biztonsági szempontból kritikusnak tűnő eseményre vagy tényezőre (ok-okozati vagy hozzájáruló) vonatkozóan.

a) *Feladatkörök és kötelezettségek*

Az (EU) 2016/798 irányelv 20. cikke (4) bekezdésének sérelme nélkül a jelentés ezen része hivatott azonosítani és elemezni azon személyek és szervezetek feladatköreit és kötelezettségeit – szükség szerint ideérte az érintett személyzetet, valamint meghatározott feladataikat és funkcióikat – akikről megállapítást nyert, hogy biztonsági szempontból kritikus módon érintettek voltak az eseményben vagy az annak bekövetkezéséhez vezető bármely tevékenységben.

1.	Vasúttársaság(ok) és/vagy pályahálózat-működtető(k):	*Amennyiben az érintett személy vagy szervezet számára anonimitást biztosítottak, kérjük, ezt indokolják.*
2.	A karbantartásért felelős szervezet/szervezetek, a karbantartó műhelyek és/vagy bármely más karbantartási szolgáltató:	*Amennyiben az érintett személy vagy szervezet számára anonimitást biztosítottak, kérjük, ezt indokolják.*
3.	A járművek gyártói vagy vasúti termékek egyéb szállítói:	*Amennyiben az érintett személy vagy szervezet számára anonimitást biztosítottak, kérjük, ezt indokolják.*
4.	Nemzeti biztonsági hatóságok és/vagy az Európai Unió Vasúti Ügynöksége:	*Amennyiben az érintett személy vagy szervezet számára anonimitást biztosítottak, kérjük, ezt indokolják.*
5.	Bejelentett szervezetek, kijelölt szervezetek és/vagy kockázatértékelő szervezetek:	*Amennyiben az érintett személy vagy szervezet számára anonimitást biztosítottak, kérjük, ezt indokolják.*
6.	A karbantartásért felelős szervezetek 2. pontban említett tanúsító szervei:	*Amennyiben az érintett személy vagy szervezet számára anonimitást biztosítottak, kérjük, ezt indokolják.*
7.	Bármely más, az esemény szempontjából releváns személy vagy szervezet, akár szerepel, akár nem a vonatkozó biztonságirányítási rendszerek egyikében, illetve említésre kerül valamely nyilvántartásban vagy a vonatkozó jogi keretben:	*Amennyiben az érintett személy vagy szervezet számára anonimitást biztosítottak, kérjük, ezt indokolják.* *pl. a jármű-üzembentartók, terminálszolgáltatók, berakodók vagy töltők*

b) *A járművek és a műszaki berendezések*

A járművek vagy a műszaki berendezések állapotával kapcsolatban azonosított olyan tényezők, amelyek az eseményt kiváltották, illetve az esemény következményei, ideértve az egyes tevékenységekhez és döntésekhez kapcsolódó lehetséges hozzájáruló tényezőket, amelyek lehetnek:

1.	A járművek, a vasúti infrastruktúra vagy a műszaki berendezések tervezéséből eredők:	
2.	A járművek, a vasúti infrastruktúra vagy a műszaki berendezések telepítéséből és használatba vételéből eredők:	
3.	A gyártókhoz vagy a vasúti termékek egyéb szállítóihoz köthetők:	
4.	A járművek vagy műszaki berendezések karbantartásából és/vagy módosításából eredők:	
5.	A karbantartásért felelős szervezethez, a karbantartó műhelyekhez és más karbantartási szolgáltatókhoz köthetők:	
6.	A vizsgálat szempontjából lényegesnek tartott bármely egyéb tényező vagy következmény:	

c) *Emberi tényezők*

Amennyiben az eseményt kiváltó vagy az annak bekövetkezéséhez hozzájáruló tényezők vagy a következmények emberi tevékenységekhez köthetők, figyelembe kell venni a sajátos körülményeket és azt, hogy a személyzet a szokásos működés során hogyan látja el a rutinfeladatokat, valamint azokat az emberi és szervezeti tényezőket, amelyek hatással lehetnek a fellépésekre és/vagy a döntésekre, ideértve az alábbiakat:

1.	Emberi és egyéni jellemzők: a) képzés és fejlődési lehetőségek, ezen belül szakértelem és szakmai tapasztalat, b) az eseményt befolyásoló orvosi és személyi körülmények, beleértve a fizikai vagy pszichológiai stresszes állapotot is, c) fáradtság, d) motiváció és hozzáállás.	
2.	A munkakörhöz kapcsolódó tényezők a) feladattervezés, b) az ember és a gép közötti kapcsolatot befolyásoló berendezések kialakítása, c) kommunikációs eszközök, d) gyakorlatok és folyamatok, e) üzemeltetési szabályok, helyi utasítások, személyzeti követelmények, karbantartási előírások és alkalmazandó szabványok, f) az érintett személyzet munkaideje, g) kockázatkezelési gyakorlatok, h) keret, gépek, berendezések és a munkamódszereket formáló utasítások.	
3.	Szervezeti tényezők és feladatok: a) munkaerő-tervezés és munkaterhelés, b) kommunikáció, tájékoztatás és csapatmunka, c) munkaerő-felvétel és kiválasztás, erőforrások, d) teljesítménymenedzsment és felügyelet, e) ellentételezés (díjazás), f) vezetés, hatalommal kapcsolatos kérdések, g) szervezeti kultúra, h) jogi kérdések (beleértve a vonatkozó uniós és nemzeti szabályokat és rendeleteket), i) a szabályozási keretfeltételek és a biztonságirányítási rendszer alkalmazása.	

4.	Környezeti tényezők: a) munkakörülmények (zaj, világítás, rezgés stb.), b) időjárási és földrajzi körülmények, c) a helyszínen vagy annak közelében végzett munkálatok.	
5.	És bármely más, a fenti 1., 2., 3. és 4. pontban említett, a vizsgálat szempontjából releváns tényező:	

d) *Visszacsatolási és ellenőrzési mechanizmusok, beleértve a kockázat- és biztonságkezelést, valamint a nyomonkövetési folyamatokat.*

1.	A vonatkozó szabályozási keretfeltételek:	
2.	Az érintett szereplők – a vasúttársaságok, a pályahálózat-működtetők, a karbantartásért felelős szervezetek, a karbantartási műhelyek, az egyéb karbantartási szolgáltatók, a gyártók és bármely más szereplő – bármelyike által végzett kockázatértékelési és nyomonkövetési tevékenységek eljárásai, módszerei, tárgya és eredményei, valamint a 402/2013/EU végrehajtási rendelet ([1]) 6. cikkében említett független értékelő jelentések:	
3.	Az érintett vasúttársaság(ok) és pályahálózat-működtető(k) biztonságirányítási rendszere, beleértve az (EU) 2016/798 irányelv 9. cikkének (3) bekezdésében és bármely uniós végrehajtási jogi aktusban meghatározott alapvető elemeket:	
4.	A karbantartásért felelős szervezet/szervezetek és a karbantartó műhelyek irányítási rendszere, ideértve az (EU) 2016/798 irányelv 14. cikkének (3) bekezdésében és III. mellékletében, valamint bármely későbbi végrehajtási jogi aktusban meghatározott funkciókat:	
5.	A nemzeti biztonsági hatóságok által az (EU) 2016/798 irányelv 17. cikkével összhangban végzett felügyelet eredménye:	
6.	Az Ügynökség, a nemzeti biztonsági hatóságok vagy más megfelelőségértékelő szervezetek által kiadott engedélyek, tanúsítványok és értékelési jelentések: – Az érintett pályahálózat-működtető(k) és vasúttársaság(ok) biztonsági engedélye/biztonsági tanúsítványai, – A helyhez kötött berendezések üzembe helyezésének engedélyezése és forgalombahozatali járműengedélyek, – A karbantartásért felelős szervezet és karbantartó műhelyek (ideértve a tanúsítást is).	
7.	Egyéb rendszerszintű tényezők:	

([1]) A Bizottság 402/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. április 30.) a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerről és a 352/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 121., 2013.5.3., 8. o.).

e) *Hasonló jellegű korábbi események, ha voltak ilyenek.*

5. **Következtetések**

A következtetéseknek tartalmazniuk kell a következőket:

a) *Az elemzés összefoglalása és az esemény okaira vonatkozó következtetések*

A következtetésekben össze kell foglalni az eseményt kiváltó és a bekövetkezéséhez hozzájáruló tényezők feltárásának folyamatát, ideértve mind a közvetlen, mind a mélyebb rendszerszintű tényezőket, valamint a hiányzó vagy nem megfelelő biztonsági intézkedéseket, amelyekre vonatkozóan kompenzációs intézkedéseket javasolt hozni. Utalni kell benne továbbá arra, hogy az érintett szervezetek biztonságirányítási rendszerei alkalmasak-e a helyzet kezelésére, hogy a jövőben elkerülhetők legyenek a balesetek és a váratlan események.

b) *Az esemény óta hozott intézkedések*

c) *További észrevételek:*

A vizsgálat során megállapított, de az esemény okaira és következményeire vonatkozó következtetések szempontjából nem releváns biztonsági kérdések.

6. **Biztonsági ajánlások**

Adott esetben a jelentés ezen részében kell feltüntetni a kizárólag azt célzó biztonsági ajánlásokat, hogy a jövőben meg lehessen előzni a hasonló események bekövetkezését.

Az ajánlás hiányára magyarázatot kell adni.

A biztonsági ajánlásoknak megalapozott tényeken és egyéb kapcsolódó észrevételeken, valamint ezek elemzésén kell alapulniuk, hogy következtetéseket lehessen levonni az esemény biztonsági szempontból releváns okaira és következményeire vonatkozóan.

Biztonsági ajánlások olyan kiegészítő megfigyelésekkel kapcsolatban is kiadhatók, amelyek nem állnak ok-okozati összefüggésben az eseménnyel, illetve nem járultak hozzá annak bekövetkezéséhez.